

Revista de la Universidad de La Salle

Volume 6 | Number 13

Article 5

January 1986

Desequilibrio Externo y Tasas de Rendimiento

Octavio Ramírez Rojas
revista_uls@lasalle.edu.co

Follow this and additional works at: <https://ciencia.lasalle.edu.co/ruls>

Citación recomendada

Ramírez Rojas, O. (1986). Desequilibrio Externo y Tasas de Rendimiento. Revista de la Universidad de La Salle, (13), 57-59.

This Artículo de Revista is brought to you for free and open access by the Revistas de divulgación at Ciencia Unisalle. It has been accepted for inclusion in Revista de la Universidad de La Salle by an authorized editor of Ciencia Unisalle. For more information, please contact ciencia@lasalle.edu.co.

Nuevo Enfoque de los Costos Empresariales

ALFREDO SARMIENTO BOADA*

La supervivencia de nuestras empresas y la incertidumbre sobre su futuro, se debe a ese medio ambiente casi siempre de cambios económicos e inflacionarios no previstos, razón por la cual éstas se ven obligadas a diseñar sus finanzas para que se adapten a este fenómeno; por esto hoy día se debe estudiar más que volúmenes y cifras históricas que miden la rentabilidad, la utilidad o los costos de funcionamiento, esa masa de bienes que está en continua metamorfosis, la cual se debe maniobrar con mucha destreza si queremos asegurar la permanencia a la entidad.

Esto hace pensar que la función financiera ya no actúa como un registro que valora resultados históricos y por lo tanto ejerce un papel de servicio a la gerencia, sino que se convirtió en un intangible que está sobre la línea ejecutiva actuando como un elemento clave en el costo operativo de la empresa.

Lo anterior se puede verificar con varios ejemplos clásicos de nuestro medio:

- Una empresa de lácteos (Alpina por ejemplo) puede fácilmente llevar el control de costos de su producción en la factoría, donde opera; sin embargo, sus productos deben ser llevados a la mayoría de las ciudades del país y el costo del transporte es difícil de medir en volúmenes y frecuencias para cada ciudad; por lo tanto, se debe hacer una planeación global de sus costos, es decir, se deben **presupuestar**.

- Por encuestas hechas en Bogotá, se estableció que de cada cien carros particulares vendidos por un concesionario, uno se adquiere de contado, cincuenta por el sistema de sorteo y oferta, y cuarenta y nueve de propietarios que dan su vehículo usado como cuota inicial para obtener un crédito de veinticuatro meses con una entidad financiera (Crecer por ejemplo); esto hace que el costo de producir y vender se vuelve com-

* Profesor Asociado - Universidad de La Salle

plejo y difícil de medir porque intervienen por lo menos tres empresas: la que produce, el concesionario y la que financia; por esto los costos se deben diseñar de tal forma que haya una coordinación entre las empresas a través de los **presupuestos**.

•Una empresa de transportes (Avianca por ejemplo), para fijar el precio de los pasajes, inicia estudiando los costos de operación para cada ruta; pero no se puede medir el volumen de pasajeros en cada frecuencia porque hay días en que se hacen vuelos con sillas vacías y esto obliga a que su estructura de costos se apoye en los **presupuestos**.

•El ingeniero contratista **presupuesta** su obra (edificio, carretera, puente) basado en estándares técnicos y económicos que conoce; este presupuesto inicial sirve de base para su ejecución y control posterior y, si hay variaciones, éstas deben estar sustentadas en los estándares originales.

Por otro lado, si consideramos que la contabilidad de costos es el procedimiento diseñado para calcular lo que vale hacer algo, ésta debe cumplir cuatro objetivos clásicos que son:

- Primeramente, determinar el valor de los inventarios de los productos fabricados o el monto de los servicios prestados tanto en valores unitarios como globalmente.
- En segundo lugar, fijar el precio de los productos vendidos o los servicios prestados con el fin de medir la utilidad o la pérdida para un período determinado.
- En tercer lugar, dotar a la gerencia de una herramienta útil para la planeación, control y coordinación de lo que vale la producción o la prestación de un servicio.
- Finalmente, servir de fuente de información para estudios económicos relacionados con las inversiones de capital a largo plazo, tales como: ampliaciones, aumento de equipos, expansión de mercados, etc.

Cuando se analizan empresas de servicios donde el gobierno las administra, surgen debates que hacen referencia a los sobrecostos de las tarifas y aparecen las presiones culpando a los organismos internacionales que prestan dinero sin hacer un análisis más profundo de la situación real. El profesor Rubén Utría considera diez elementos determinantes que elevan los costos de las tarifas de servicios, los cuales se apartan sustancialmente de los conocidos tradicionalmente como materia prima, mano de obra y gastos de fabricación que integran los costos industriales. Estos elementos son:

1. Colombia no cuenta con una economía suficientemente desarrollada, motivo por el cual no ha satisfecho plenamente los servicios de acueducto, alcantarillado, energía, teléfonos, disposición de basuras, vías de comunicación, etc., sino que los está ofreciendo por par-

tes, de tal manera que los disfrutan en mayor grado las grandes ciudades y determinados sectores de la población.

2. El país, en la prestación de los servicios a la comunidad, se está endeudando con monedas duras para poder acometer las obras de infraestructura que son indispensables.
3. La ineficiencia de las empresas se traduce en altos costos de operación, inadecuada prestación del servicio, tarifas políticas y burocracia.
4. El abuso en los consumos de algunos sectores de usuarios que valoran poco el costo operativo real de los servicios.
5. Las políticas irracionales de asentamientos urbanos en las grandes ciudades que se extienden hacia las periferias, creándole a las empresas altos costos en la prestación del servicio a esos sectores periféricos.
6. El alto grado de subsidio, lo cual encarece el servicio, especialmente cuando éste favorece a entidades estatales de todo orden.
7. La acción dolosa de usuarios que burlan tarifas y las empresas no tienen mecanismos ágiles para controlarlos.
8. En la construcción y financiamiento de las obras de infraestructura los usuarios están pagando además de su consumo parte de la financiación pasada y futura.
9. La falta de trabajar con tecnologías apropiadas que encajen con las necesidades del país; por ejemplo: los alcantarillados combinados con fosos sépticos; los teléfonos familiares con los comerciales; la energía eléctrica con la solar; las basuras con el reciclaje, etc.
10. La demagogia política que compra votos ofreciendo tarifas por debajo del costo del servicio, que obligan a las empresas a transferir estos costos a otros sectores de consumidores o a disminuir la eficiencia.

Otra limitante difícil de manejar y que afronta permanentemente el financiero en la estructuración de sus costos, es prever el impacto como consecuencia de los controles legales impuestos por el gobierno a las empresas sobre control de precios, volumen de producción, rendimiento de las inversiones, tipos de interés, etc., que hacen cambiar los estándares iniciales modificando los rendimientos deseados, porque la ley no lo permite.

Todo lo anterior supone que hoy día los costos se están integrando a los presupuestos, especialmente si se parte de la base de que éstos ya no surgen de cifras históricas sino del movimiento económico y estructural de la empresa, cuya acción operativa es tan dinámica que ha hecho de los presupuestos la herramienta clave para la planeación y estructuración de los costos, así como para el manejo financiero de la empresa.